



903 89

903 89

MEMORIA DESCRIPTIVA
correspondiente a la solicitud de registro de un
MODELO DE UTILIDAD
a favor de
SOCIEDAD DE ESTUDIOS Y EXPLOTACION DE MATERIAL AUXILIAR
DE TRANSPORTE, S.A. (SEMAT), de nacionalidad española,
residente en Madrid, Marqués de Gubas, 12 y por: UN
NUEVO TIPO DE VAGON ESPECIALMENTE DESTINADO PARA EL
TRANSPORTE DE AUTOMOVILES.

- o - o - o - o - o - o - o - o -

Es objeto de la presente solicitud de registro de Modelo de Utilidad un nuevo tipo de vagón especialmente destinado para el transporte de automóviles.

La práctica ha demostrado la necesidad de adaptar
5 las plataformas usadas en los ferrocarriles para el transporte de automóviles, de forma y modo que una misma unidad de transporte pueda conducir sobre si varias unidades de automóviles y que al propio tiempo por la especial disposición de tal vehículo pueda efectuarse el cargue y descargue
10 de los automóviles con la sencillez, rapidez y economía en el esfuerzo que exigen tales operaciones y dotar al propio tiempo al nuevo tipo de vagón que se crea de los medios adecuados para una debida sujeción de los vehículos en el transporte y una posibilidad de acondicionar en él vehicu-
15 los de distinto tamaño, partiendo del principio de que el



90389

vagón se ha concebido bajo el concepto funcional de dos pisos o plataforma, para aumentar así la capacidad de las unidades de transporte.

15 Partiendo de tal concepción y para una mejor descripción de lo que va a exponerse en cuanto a las características y modalidades del vagón, pasamos a explicar con una referencia a las hojas de dibujos que se acompañan, cuales son las características esenciales y determinantes del modelo que se solicita.

20 Primeramente haremos constar que en la hoja primera de dibujos triple, se representa una vista lateral de todo el conjunto del vagón y la hoja segunda una vista en corte frontal del mismo vagón.

25 El vagón está dotado de una armadura especial construida en material apropiado, formada por montantes -19- que van fijados por su parte inferior al bastidor, mientras que los extremos superiores quedan unidos entre sí por un perfil de pabellón -5-; dos diagonales -8- en ambos extremos evitan la deformación longitudinal de la armadura.

30 Esta armadura soporta un piso superior -12- fraccionado en tres divisiones iguales, la parte central -6- va fijada a los montantes mediante tornillos y las otras dos, extremas, están articuladas en los montantes -4- y -21- respectivamente, para que puedan inclinarse y formar rampas
35 de acceso.

40 En los dos pisos que lleva el vagón, superior e inferior, van situados unos carriles guías -11-, que tienen como misión, facilitar el deslizamiento de los automóviles de dimensiones medias por el piso y permitir colocar debidamente dos filas de dichos vehículos, sin que exista con-



86389

tacto entre ellos, al no dejarles que se desplacen trans-
versalmente. Estos carriles guías, en sus entradas, llevan
unos rodillos -14- que sirven para guiar las ruedas de los
automóviles y evitar que se produzcan cortes en las cubier-
tas.

Entre los carriles guías de cada fila, lleva un
pasillo -13- construido en chapa metálica ondulada, por el
cual pueden deslizarse automóviles de mayores dimensiones
en una sola fila sobre cada piso. En el piso inferior, los
carriles guías y los pasillos centrales se adaptan al mis-
mo en forma de góndola -20-, lo que permite situar en la
parte central del vagón automóviles de mayor altura.

Los extremos articulados del piso superior, tienen
por objeto facilitar el paso de los automóviles de mayor
altura al piso inferior; para ello está prevista su facul-
tad de elevación -10-, dejando una mayor altura de paso.
También y, como se ha dicho anteriormente, se utiliza como
rampa de acceso de los automóviles el piso superior, para
lo cual desciende el extremo hasta tomar la inclinación
precisa, -18-; en este caso puede ser necesario el auxilio
de unas alargaderas -15-, que permitan alcanzar el piso
del muelle. Este piso superior va dotado de una barandilla
de seguridad, -7-.

Los movimientos de elevación y descenso de los ex-
tremos del piso superior, se realizan a mano, por medio de
dos cabrestantes -16-, uno para cada extremo. Estos cabres-
tantes pueden ser accionados por ambos laterales del vagón;
para ello en el lado opuesto al cabrestante lleva un juego
de piñones -23-, que invierten el sentido del movimiento
en el eje del mando -25-. Una polea guía -24-, situada en
este extremo, lleva el cable al tambor del cabrestante



90389

epuesto. Un juego de poleas, dos fijas, -3- colocadas en la armadura y otras dos móviles -2-, acopladas en el piso articulable, completan este mecanismo de elevación.

75 El anclaje de los automóviles se realiza con unos calces regulables, los cuales mediante un husillo roscado, permite acercar o retirar el topo del calce de la rueda del automóvil. Estos calces se fijan al piso, adaptándose a las ondulaciones de la chapa del mismo.

80 Para facilitar el paso de los automóviles de un vagón a otro y desde el muelle de carga al vagón, éste va equipado con unas prolongaciones guías, que descansan en los soportes -1-.

85 Para el acceso de los operarios al piso superior, va dotado en cada una de sus cuatro esquinas de sendas escalerillas -9-.

90 Unos paneles, situados en los extremos de la armadura por ambos laterales, llevan inscritos, en el de la derecha -22- el anagrama de la Empresa propietaria y la leyenda "Transporte de Automóviles", mientras que en el de la izquierda -17- van inscritas la numeración, peso y carga máxima del vagón, así como su correspondiente pertastiquetas.

95 En resumen, reivindica la entidad recurrente en virtud de la presente solicitud de registro de Modelo de Utilidad el privilegio exclusivo de fabricación, venta y explotación industrial del objeto del mismo, en España y por el plazo de 20 años, según determina el vigente Estatuto de la Propiedad Industrial, objeto que queda esencialmente caracterizado por las siguientes

NOTAS.- REIVINDICACIONES

100 PRIMERA.- Un nuevo tipo de vagón especialmente destinado para el transporte de automóviles, esencialmente caracterizado



90389

per la circunstancia de estar determinado por una armadura formada por montantes, que van fijados en su parte inferior al bastider del vagón, mientras los extremos superiores quedan unidos entre sí por un perfil del pabellón, llevando dos diagonales en ambos extremos de cada lateral de la armadura, que evitan la deformación longitudinal de la misma.

105
110
115
120
SEGUNDA.- Un nuevo tipo de vagón especialmente destinado para el transporte de automóviles, esencialmente caracterizado por la circunstancia de que la armadura, objeto de la reivindicación anterior, soporta un piso superior fraccionado en tres dimensiones iguales, y en la que la parte ventral va fija a los montantes y las otras dos, extremas, están articuladas hacia arriba e hacia abajo, bien para permitir el paso de automóviles de mayor altura al piso inferior, e bien para servir de rampa de acceso de los automóviles al piso superior, para lo cual llevan unas alargaderas que permiten alcanzar el piso del muelle y van dotadas de barandillas de seguridad. Es asimismo la circunstancia, de que la elevación y descensos de los extremos articulados del piso superior se realiza en función a dos cabrestantes situado uno en cada extremo del vagón.

125
130
TERCERA.- Un nuevo tipo de vagón especialmente destinado para el transporte de automóviles, tal y conforme se especifica en las anteriores reivindicaciones y asimismo esencialmente caracterizado por la circunstancia de que en los dos pisos que lleva el vagón, el superior y el inferior, van situados unos carriles-guías que sirven para facilitar el deslizamiento de los automóviles por el piso y colocarlos debidamente en dos filas, y sin que

903 89



135 exista contacto entre ellos. Es asimismo circunstancia
características de que estos carriles-guías en sus entra-
das lleven unos rodillos que sirven para guiar las ruedas
de los automóviles.

140 CUARTA.- Un nuevo tipo de vagón especialmente destinado
para el transporte de automóviles, asimismo esencialmente
caracterizado por la circunstancia de que entre los carri-
les-guías, objeto de la reivindicación anterior, y que de-
terminan cada fila, va dispuesto un pasillo de chapa on-
dulada, por la cual pueden deslizarse automóviles de mayo-
res dimensiones en una sola fila y sobre cada piso.

145 QUINTA.- Un nuevo tipo de vagón especialmente destinado
para el transporte de automóviles, asimismo esencialmente
caracterizado por la circunstancia de que en el piso infe-
rior del vagón los carriles-guías y los pasillos centrales
a que se ha hecho referencia en la reivindicación anterior,
se adaptan al mismo en forma de góndola, lo que permite
150 situar en la parte central del vagón automóviles de mayor
altura.

155 SEXTA.- Un nuevo tipo de vagón especialmente destinado pa-
ra el transporte de automóviles, tal y conforme se especi-
fica en las anteriores reivindicaciones y asimismo esen-
cialmente caracterizado por la circunstancia de que el an-
claje de los automóviles una vez situados sobre las guías
carriles o sobre los pasillos, se efectúa mediante unos
calces regulables, mediante husillos roscados, que permi-
ten acercar o retirar el tope del calce a la rueda del au-
160 tomóvi, adaptándose asimismo tales calces a las ondulacio-
nes de la chapa del piso.

SEPTIMA.- Un nuevo tipo de vagón especialmente destinado
para el transporte de automóviles, tal y conforme se espe-

90389



efica en las anteriores reivindicaciones y asimismo esencialmente caracterizado por la circunstancia de que para facilitar el paso de los vehiculos de un vagón a otro, se disponen unas prelongaciones de los carriles-guias que descansan en unos soportes dispuestos en la parte superior e inferior del vagón.

OCTAVA.- UN NUEVO TIPO DE VAGON ESPECIALMENTE DESTINADO PARA EL TRANSPORTE DE AUTOMOVILES.

Todo tal y conforme se especifica en la anterior memoria descriptiva que consta de siete hojas mecanografiadas por una sola cara y se representa a titulo de ejemplo en dos hojas de planos, la primera de ellas triple.

Madrid, 13 de Diciembre de 1.961.

P. A.

INGENIERO DE MINAS Y CARBON

90389

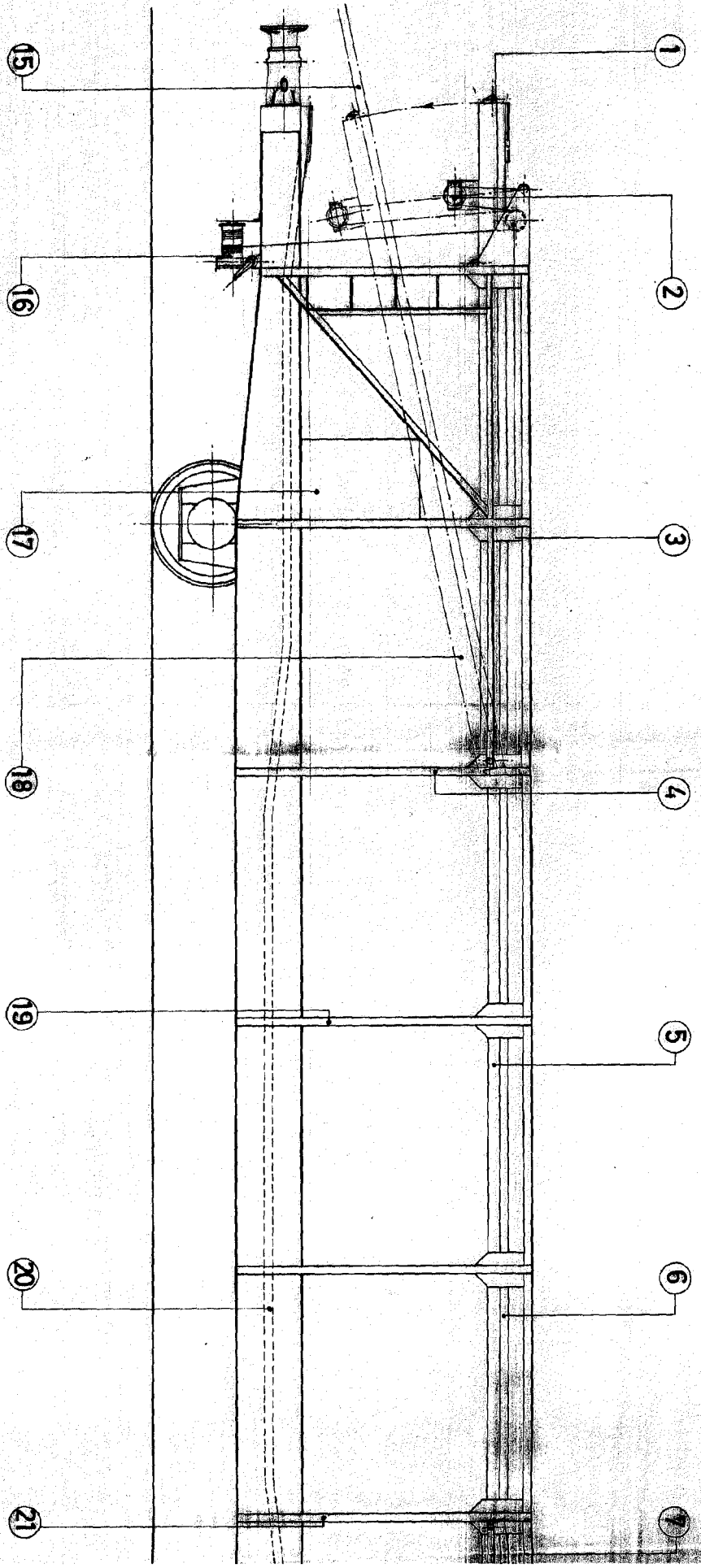


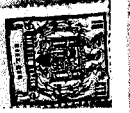
FIG. 1^a



(3-11-41)



HQDA 1st TRIPLE



90389

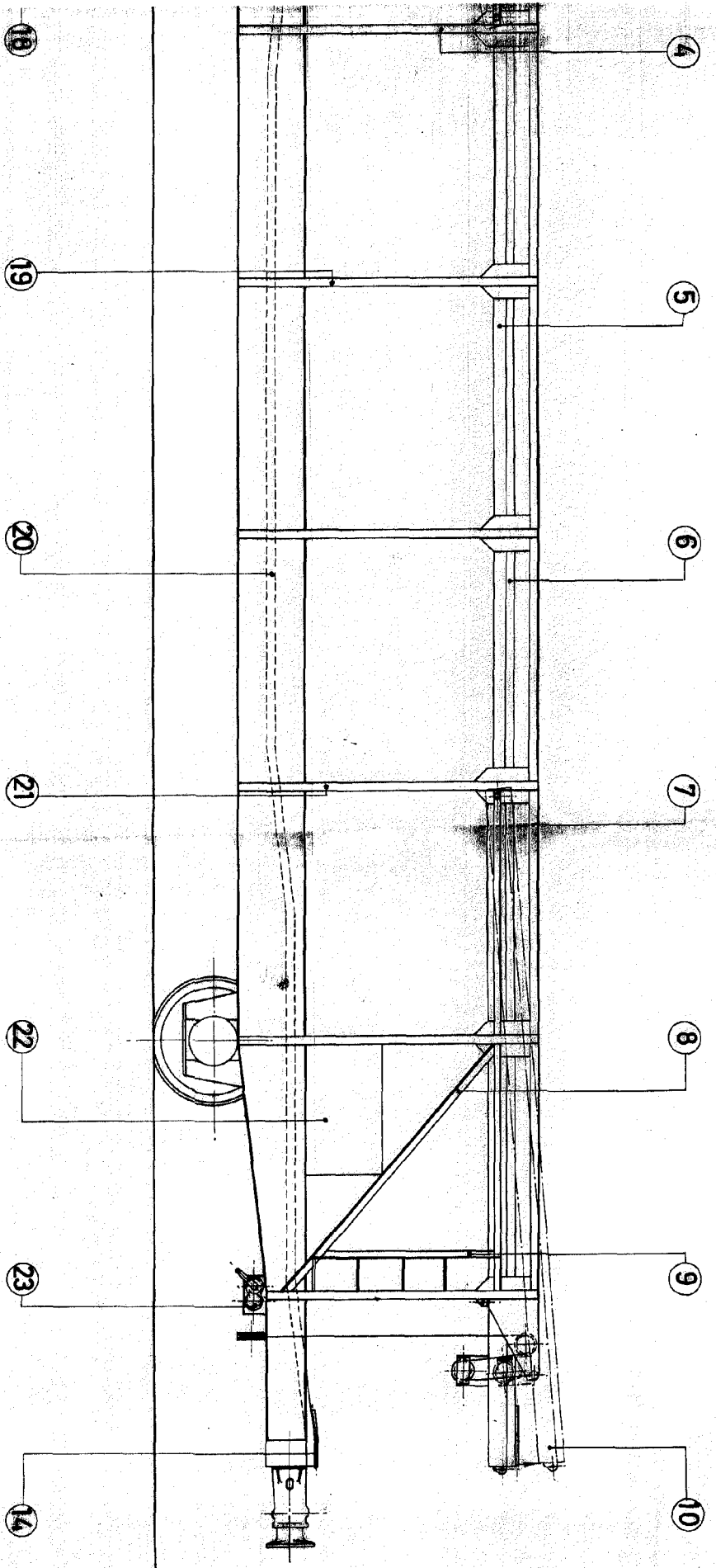


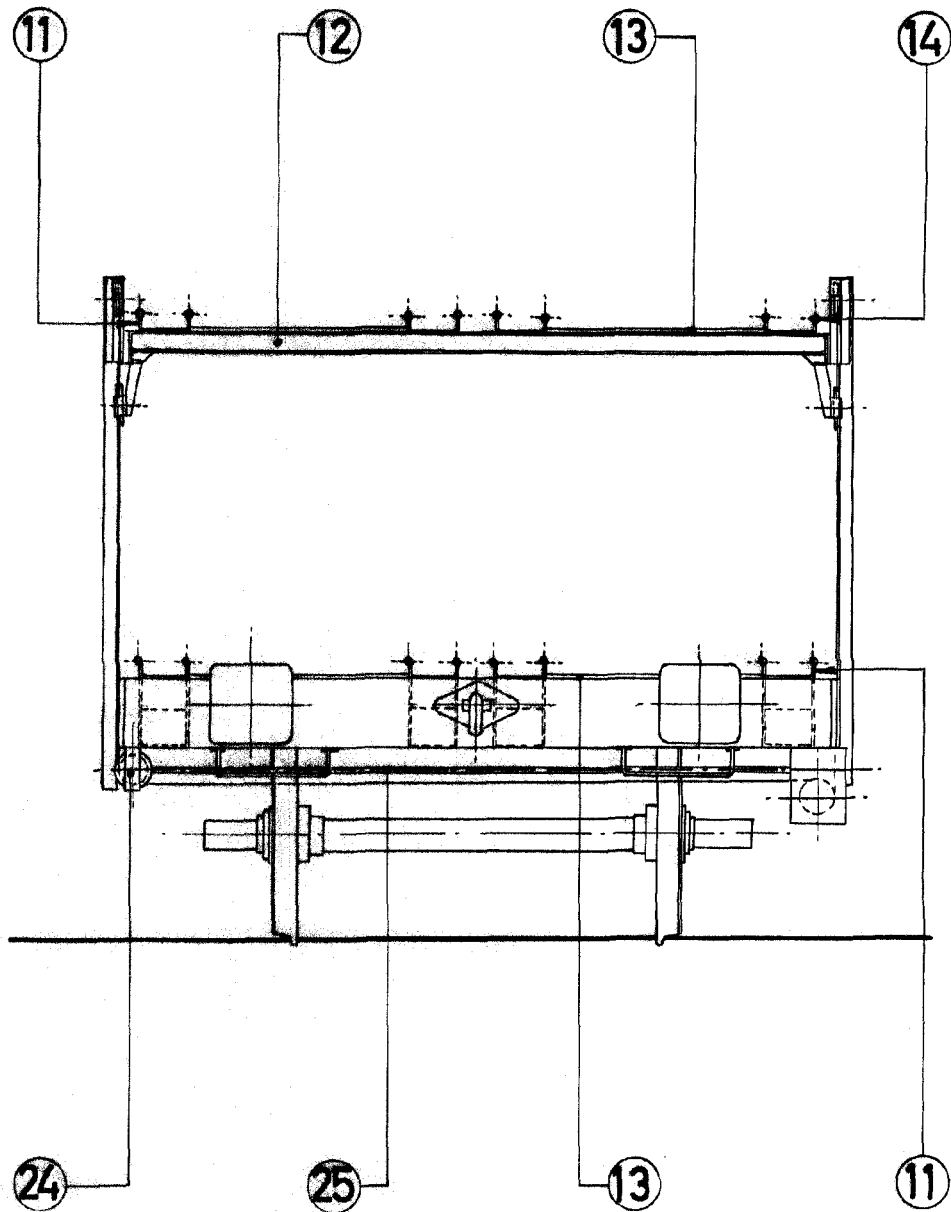
FIG. 1^a

2/R

FIGURE 13 OF DESIGN NO. 1,003.

Handwritten signature

90389



Madrid, 13 de Diciembre de 1.961.

[Handwritten signature]

HV15298